



川崎市港湾局 Port and Harbor Bureau Kawasaki City Government
川崎市港湾局

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1
210-8577 神奈川県川崎市川崎区宮本町1
TEL:044-200-3049
FAX:044-200-3981

Port and Harbor Bureau Kawasaki City Government
1 Miyamoto-cho, Kawasaki-Ku Kawasaki 210-8577
Phone:81-44-200-3049
Facsimile:81-44-200-3981

ホームページアドレス 网址
<http://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/29-6-0-0-0-0-0-0-0-0.html>



PORT OF KAWASAKI

新たな物流拠点への挑戦 2026-2027



川崎港は京浜工業地帯の中核を成す工業港として、
またエネルギー供給基地として、首都圏の産業と市民生活を支えてきました。
近年は、商港機能の中心である東扇島のロジスティクス機能の充実により、
首都圏の物流拠点としても大変重要な役割を担いながら、国際貿易港として発展を続けています。
現在、臨海部では多様なプロジェクトが進められており、
川崎港には、海・陸・空の結節点として高いポテンシャルを活かした魅力あふれる空間が形成されています。

The Port of Kawasaki, has been an asset to the development of industry and life in the Tokyo metropolitan area, not just as the central port of the Keihin Industrial Zone, but also as the city's base for supplying energy. It has made progress as an international trading port, and plays as an important role as a distribution hub in the Metropolitan area. This is in accordance with the improvement of the distribution service in Higashi-Ohgishima, which has gained the capacity of a commercial port in recent years. Currently, many projects have been planned in the coastal area. The Port of Kawasaki makes use of its great potential as a transport junction for land, sea and air. A highly attractive port area is available in the Metropolitan area.

川崎港是京滨工业地带的中心工业港，也是支撑首都圈的产业和市民生活的能源供应基地。近年来，通过充实身为商港机能中心东扇岛的物流机能，在发挥对首都圈的物流网点重任的同时，作为国际贸易港正在持续发展。目前，临海部正实施着多种项目。川崎港作为海陆空的接点运用其高度潜力，正逐步成为一个颇具魅力的高性能物流的空间。



目次

首都圏の物流を支える川崎港

- 首都圏の道路網 3
- 臨海部の交通アクセス 4
- 臨港道路東扇島水江町線の整備 4

世界とつながる川崎港

- 世界各地に広がる貿易網 5
- 内航RO-RO船による拠点港 5
- 急成長を遂げるコンテナ輸送拠点 6

東扇島（多様なロジスティクス機能の集積）

- 東扇島の概要 7
- 東扇島総合物流拠点地区 8
- 川崎港コンテナターミナル 9

千鳥町（高度成長を支えた歴史あるふ頭）

- 千鳥町の概要 11
- 千鳥町再整備 12

川崎港港湾計画 13

安全と安心の港 15

市民に親しまれる港 17

カーボンニュートラルポート（CNP）の形成 19

京浜三港の広域連携 20

川崎港のトピックス 21

官公署・関連団体 22

図表（グラフ）でみる川崎港 23

埋立の歴史 25

川崎港の歴史年表 26

Contents

The Port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area

- The Tokyo Metropolitan Road Network 3
- Access to the coastal area 4
- The New Road Plan between Higashi-Ohgishima and Mizue-cho 4

The Port of Kawasaki, connected to the world

- Trade Network that Extends to Various Regions Across the World 5
- Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels 5
- Rapid Growth as a Container Transport Base 6

Higashi-Ohgishima (Center of various functions of logistics)

- An Overview of Higashi-Ohgishima 7
- Higashi-Ohgishima Integrated Distribution Area 8
- Kawasaki Port Container Terminal 9

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

- An overview of Chidori-cho 11
- The Chidori-cho Redevelopment Project 12

Kawasaki Port harbor plan 13

Port of Safety and Security 15

A Port that is Familiar to Citizens 17

Formation of Carbon Neutral Port (CNP) 19

Wide-Range Cooperation between the Three Ports (Tokyo, Kawasaki, Yokohama) 20

Various Projects at Kawasaki port 21

Public Institutions and Affiliated Organizations in the Port of Kawasaki 22

The Statistics of the Port of Kawasaki 23

The Reclamation History of the Port of Kawasaki 25

History of the Port of Kawasaki 26

目 录

支撑首都圈的物流的川崎港

- 首都圏の道路網 3
- 临海部の交通指南 4
- 连接港口道路东扇岛水江町线的整治 4

通往世界的川崎港

- 遍布世界各地的贸易网 5
- 使用国内航线RO-RO船的据点港 5
- 迅速增长的集装箱运输据点 6

东扇岛（汇集多种物流机能）

- 东扇岛概要 7
- 东扇岛综合物流据点地区 8
- 川崎集装箱码头 9

千鸟町（支撑高度增长的历史悠久的码头）

- 千鸟町概要 11
- 千鸟町的重新整治 12

川崎港湾计划 13

安全和安心的港口 15

市民们所喜爱的港口 17

碳中和港口（CNP）的形成 19

京滨三港的广域协作 20

川崎港的多种项目 21

川崎港的行政机关、相关团体 22

用图表看川崎港 23

填海的历史 25

川崎港的历史年表 26

首都圏の物流を支える川崎港

The port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area
支撑首都圈物流的川崎港

首都圏の道路網

The Tokyo Metropolitan Road Network / 首都圏の道路網



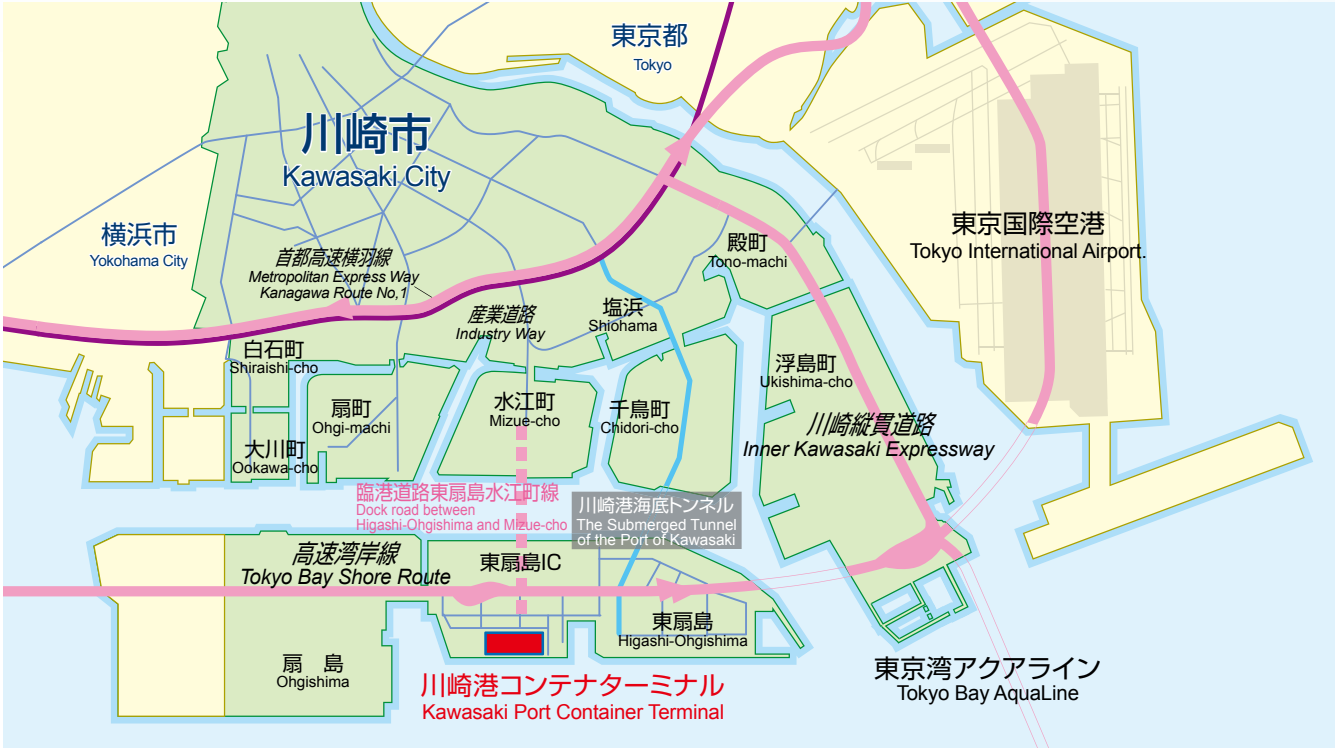
● 主な高速道路（インターチェンジ間）の距離

起点インターチェンジ	終点インターチェンジ	距離
東扇島(川崎港)から	宇都宮(栃木県)	157.4km
	前橋(群馬県) まで	147.3km
	水戸(茨城県) まで	128.3km
	甲府昭和(山梨県) まで	148.9km
	湾岸習志野(千葉県) まで	44.6km
	大井南(東京都) まで	14.0km
	本牧ふ頭(神奈川県) まで	11.1km

Interchange(From)	Interchange(To)	Distance
Higashi ohgishima (Port of Kawasaki)	Utsunomiya(Tochigi Pref)	157.4km
	Maebashi(Gunma Pref)	147.3km
	Mito(Ibaraki Pref)	128.3km
	Koufushouwa(Yamanasi Pref)	148.9km
	Wangannarashino(Chiba Pref)	44.6km
	Ooiminami(Tokyo Metropolis)	14.0km
	Honmokufutou(Kanagawa Pref)	11.1km

臨海部の交通アクセス

Access to the coastal area / 臨海部の交通指南



川崎港は、高速湾岸線や横羽線、アクアラインなどの高速道路網及び主要幹線道路により、東京、横浜方面はもとより、千葉房総や北関東、山梨方面へのアクセスに大変便利な場所に立地しています。首都高速湾岸線東扇島出入口から、コンテナターミナルまでは約2キロ、また首都高速横羽線大師出入口からでも約7キロの位置に立地しています。

The Port of Kawasaki is located in easy access to Yokohama, Tokyo, the Chiba-Boso Peninsula, and the northern Kanto Region, including Yamanashi Prefecture by use of the Tokyo Bay Shore Route, the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No. 1, the Tokyo Bay Route (Aqua-Line) and other highways. Also, Kawasaki Port Container Terminal is located only about 2 km from the Higashi-Ohgishima entrance for the Metropolitan Expressway Tokyo Bay Shore-Route and about 7 km from the Daishi entrance for the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No.1.

川崎港凭借高速湾岸线和横羽线，东京湾横贯海底隧道线等高速公路网及主要干线道路，东京、横浜方面自不待言，也是通往千叶房总和北关东，山梨方面极为方便的交通门户。从首都高速湾岸线东扇岛出入口到川崎港集装箱码头约为2公里，距离首都高速横羽线大师出入口也仅只有约7公里。

臨港道路東扇島水江町線の整備

The New Road Plan between Higashi-Ohgishima and Mizue-cho

连接港口道路东扇岛水江町线的整治

現在、東扇島と内陸部の接続は川崎港海底トンネルが唯一のルートであり、東扇島におけるコンテナ取扱貨物量の増加や企業立地の進展等により、臨海部の交通量が増加しています。また、東扇島は基幹的広域防災拠点が整備されており、大規模災害への備えとして、発災時における東扇島から内陸部への緊急物資輸送ルートの多重化が必要です。そのため、交通ネットワークを拡充し、物流の効率化、交通渋滞の緩和及び防災機能の強化を図るため、新たに東扇島と水江町を結ぶ臨港道路の整備を進めています。

The submerged tunnel of the Port of Kawasaki is the only passage that connects Higashi-Ohgishima to the inland area. Traffic to the coastal area is increasing due to the development of industrial areas and the higher volume of containers Higashi-Ohgishima handles. Higashi-Ohgishima is also a primary regional evacuation site, so it is necessary to prepare for a large-scale disaster by creating multiple routes to transport emergency supplies to the inland area from Higashi-Ohgishima that can be used during disasters. To this end, Kawasaki City is developing a harbor road that connects Higashi-Ohgishima and Mizue-cho. This will expand the traffic network, make logistics more efficient, alleviate traffic jams, and strengthen disaster prevention functions.

目前，东扇岛与内陆地区唯一的衔接道路为川崎港海底隧道。随着东扇岛集装箱货物的吞吐量增加，以及企业占地的进展，临海地区的交通量也随之增大。另外，东扇岛建立了骨干性的广域防灾据点，为了应对大规模灾害，在发生灾害时需要经多条路线从东扇岛向内陆地区运输紧急物资。因此，为了扩充交通网络，提高物流效率，缓解交通拥堵，加强防灾功能，正在推进连接东扇岛和水江町的临港道路建设。

世界とつながる川崎港

The Port of Kawasaki, connected to the world
通往世界的川崎港

世界各地に広がる貿易網

Trade Network that Extends to Various Regions Across the World / 遍布世界各地的贸易网

川崎港の貿易相手国は世界各地に広がっています。輸出では、主に北米向けの完成自動車が最も多く、次いでアジア向けの金属くずが多くなっています。

輸入では、主にオーストラリアやアジアからのLNGが最も多く、次いで中東からの原油が多くなっています。

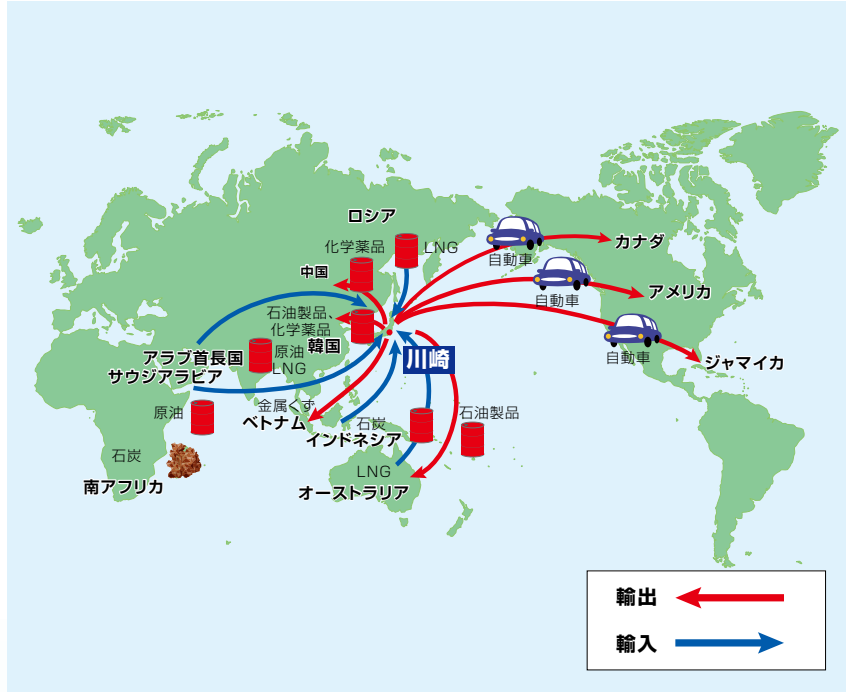
The Port of Kawasaki's partner trading countries are located in various regions across the world. Exports consist largely of finished vehicles to North America, followed by Waste Metal to Asia.

Imports consist mainly of LNG from Australia and Asia, followed by crude oil from the Middle East.

川崎港の貿易伙伴国家遍布世界各地。在出口方面，主力面向北美的汽车成车出口最多，其次为面向亚洲的废金属等。

在进口方面，主要为来自澳大利亚和亚洲的LNG、其次为来自中東的原油正在增加。

●川崎港の主な取扱い品種・輸出入先



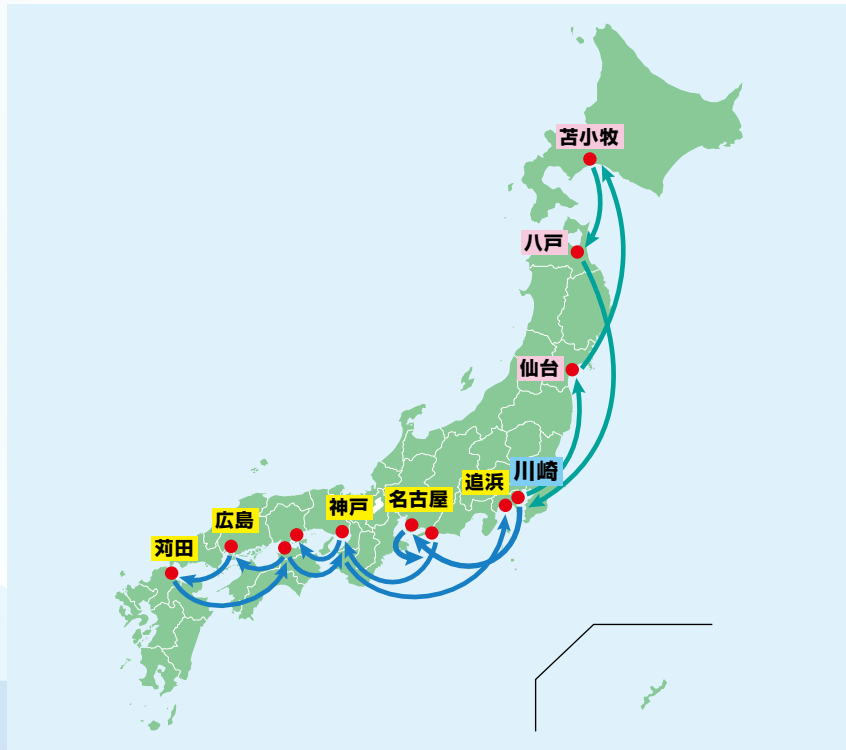
内航RO-RO船による拠点港

Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels / 使用国内航线RO-RO船的据点港

内航RO-RO船による貨物輸送は、ドライバーの長距離輸送や長時間労働の抑制に貢献することから、深刻化するドライバー不足への対応や、陸上トラック輸送よりも環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換するモーダルシフトにおいて、大きな役割を果たしており、川崎港は、東西内航RO-RO船の拠点港としての役割を担っています。

Cargo transportation by domestic RO-RO ships plays a major role in responding to the growing shortage of drivers and in the modal shift to the use of railways and ships with less environmental impact than land truck transportation, and Kawasaki Port will serve as the base port for East-West RO-RO ships.

利用国内RO-RO船进行货物运输有助于减少司机的长距离运输和长时间工作。这种运输方式在应对日益严重的司机短缺问题以及推动向铁路和船舶等环境负担较小的运输方式转变的过程中发挥重要作用。川崎港预计将成为连接东西地区的国内RO-RO船的枢纽港。



急成長を遂げるコンテナ輸送拠点

Rapid Growth as a Container Transport Base / 迅速增长的集装箱运输据点

首都圏の中心部にある川崎港は、近年、物流上の利便性が注目され、アジア各地との定期コンテナ直行航路が相次いで就航しています。

東扇島のコンテナターミナル背後は、冷凍冷蔵倉庫をはじめとして多くの物流施設が立地しており、コンテナターミナルを利用することで、スムーズで効率的な物流が実現できます。

In recent years, the Port of Kawasaki, which is located in a central area within the Tokyo metropolitan area, has been garnering attention for its convenience in distribution. As regular direct container routes between various regions in Asia are commissioned successively.

Behind the Higashi-Ohgishima container terminal, there are many distribution facilities, including refrigerated warehouses, and by utilizing this container terminal, smooth and efficient distribution can be realized.

今年以来，位于首都圈中心部位的川崎港在物流便利性方面引人注目，与亚洲各地的定期集装箱直航航线相继就航。

东扇岛的集装箱码头的后面设有很多包括冷冻和冷藏仓库在内的物流设施，通过使用集装箱码头，能够实现顺畅、高效的物流。

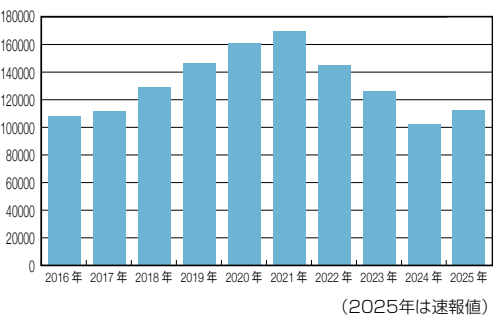
●直行航路の主な就航先

Major direct route destinations / 直接航线的主要就航目的地



●コンテナ取扱貨物量の推移

Shifts in container volumes
集装箱货物处理量的演变



●各港の最短日数

Minimum number of days for each port
各港口的最短天数

	輸 入	輸 出
青 島	4日	9日
上 海	3日	3日
香 港	7日	8日
ホーチミン	9日	7日
ハイフォン	9日	10日
レムチャパン	12日	13日
ダナン	11日	9日
連雲港	5日	4日

(2026年5月現在)

川崎港コンテナターミナル

Kawasaki Port Container Terminal / 川崎港集装箱码头

東扇島のコンテナターミナルは、現在バース延長680メートルのうち431メートルが整備されており、水深は-14メートル、5万トンクラスの船舶に対応できます。全長200メートルクラスの船舶であれば、2隻同時に接岸し荷役することも可能です。なお、総トン数1万トン未満の船舶であれば「強制水先」の対象になりません。

平成28年4月から川崎港コンテナターミナルの管理運営は、港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社と川崎臨港倉庫埠頭株式会社による共同事業体により行われています。コンテナ貨物量の増加に対応できるよう、コンテナ関連施設(バンプール等)の整備を行い、令和5年12月に全面供用を開始しました。

Currently, 431m of a 680m wharf extension of the Kawasaki Port Container Terminal has been completed, and due to a water depth of -14m, 50,000 ton-class ships are able to dock. It is possible for two 200m long vessels to berth and manage the containers simultaneously. Vessels of less than 10,000 gross tons are exempt from the mandatory pilotage requirement.

Since April 2016, management of the Kawasaki Port Container Terminal is being handled jointly by a cooperative business unit made up of Yokohama-Kawasaki International Port Corporation, which is a port and harbor operating company, and Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd. We have carried out the construction of container-related facilities such as vampoole in order to accommodate the increasing volume of container cargo, and commenced full-scale operation in December of 2023.

川崎港集装箱码头，目前在延长泊位 680m 中有 431m 已经整治完毕。码头水深 -14m，可应对 5 万吨级的货轮。如果是全长 200m 级的船舶，也能够让 2 艘船同时靠岸码头装卸。按照强制领航制度，总吨数未 1 万吨的船舶则不在强制对象范围内。

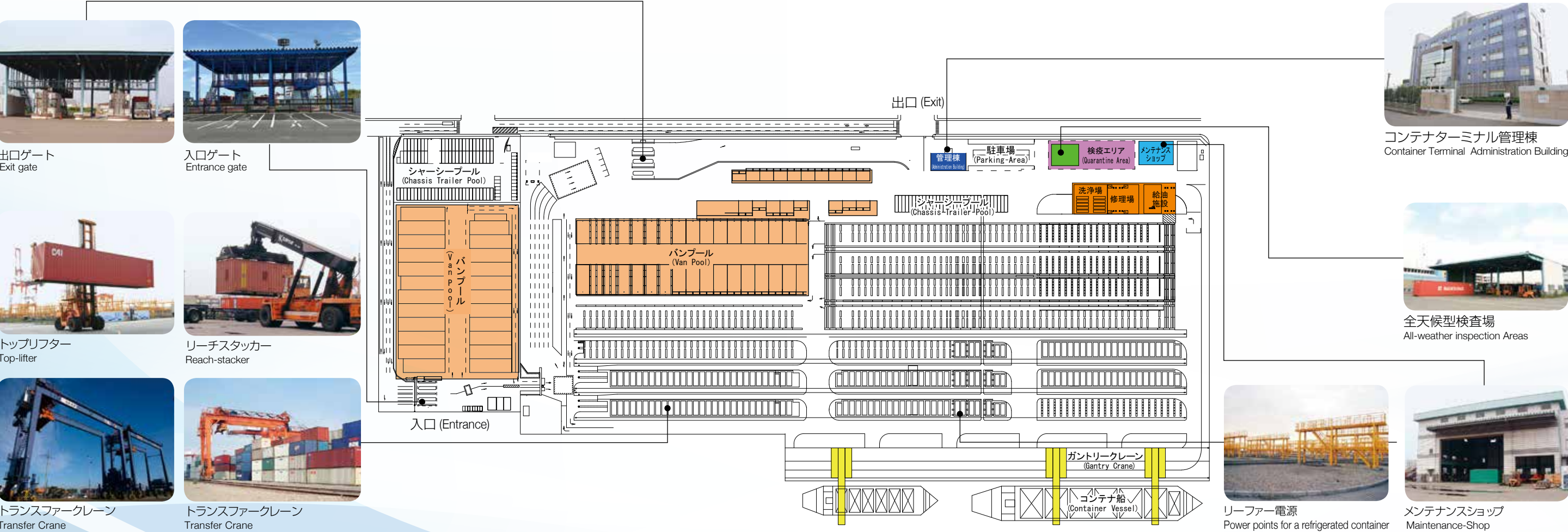
从平成 28 年（2016 年）4 月开始，由港湾运营公司的横浜川崎国际港湾株式会社和川崎临港仓库埠头株式会社组成的共同事业体进行川崎港集装箱码头的管理和运营。为了应对集装箱货物量的增加，我们进行了集装箱相关设施（如堆场等）的建设，于令和 5 年（2023 年）12 月开始了全面的运营。



●ターミナル概要（表）

Terminal overview (Table) / 码头概要（表格）

面積	Terminal area	面积	273,000㎡
ヤード	Yard capacity	码	11,100TEU
ガントリークレーン	Gantry Crane	龙门起重机	定格荷重 40.6 t × 3 基 / Three (Net rated lifting capacity=40.6 tons) 额定起重量 40.6t×3 台 (16 列対応 / 将来 5 基まで増設予定 / Planning to install two more cranes) (16 列应对 / 将来预定增设至 5 台)
トランスファークレーン	Transfer Crane	移动门式起重机	定格荷重 40.6 t × 9 基 / Nine (Net rated lifting capacity=40.6 tons) 额定起重量 40.6t×9 台
岸壁	Wharf	码头	水深 - 14m、バース延長 431m (将来 680m に延伸予定)、エプロン幅 20m Water depth - 14m, Wharf Length 431m (680m are planned to extend in the future), Apron in width 20m 水深 - 14 m、泊位延長 431 m (将来预定延伸至 680 m)、护坦宽度 20 m
対象船	Vessel	対象船舶	コンテナ船 50,000DWT 級以下 Container vessel with less than 50,000DWT 集装箱船
ゲート数	Number of gates	出入口数	入口最大 4 ブース Four entrance booths 入口 4 处 出口最大 4 ブース Four exit booths 出口 4 处
リーファ電源	冷蔵集装箱電源	Power points for a refrigerated container	261 基 / outlets 261 座 (増設可能) (Additional installation possible) (可以增加)
管理棟	Administration Building	管理栋	1 棟、5 階建 / A five-story building 1 栋、5 层楼建筑
バンプール (敷地内)	Van Pool	堆场 (区域内)	7,000TEU 7000 个标准箱 (TEU)
全天候型検査場	全天候型検査場	All-weather inspection Areas	一度に 18 本検査可能 可同时检查 18 个 Space available for 18 containers to be inspected simultaneously
メンテナンスショップ	Maintenance-shop	维修车间	1 棟 A building (910㎡) 1 栋



出口ゲート
Exit gate



入口ゲート
Entrance gate



トップリフター
Top-lifter



リーチスタッカー
Reach-stacker



トランスファークレーン
Transfer Crane



トランスファークレーン
Transfer Crane



コンテナターミナル管理棟
Container Terminal Administration Building



全天候型検査場
All-weather inspection Areas



リーファ電源
Power points for a refrigerated container



メンテナンスショップ
Maintenance-Shop

千鳥町（高度成長を支えた歴史あるふ頭）

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

千鳥町（支撑高度成长、具有着悠久历史的码头）

千鳥町の概要

An overview of Chidori-cho / 千鸟町的概要

千鳥町は、戦後、川崎市にはじめて誕生した公共ふ頭として、鉱産物、雑貨など様々な貨物が揚げ積みされています。施設としては、大型係船岸壁が7バース・岸壁延長1,301m、一般荷さばき地24,073㎡、専用荷さばき地257,495㎡、上屋14,096㎡などが整備されています。現在は、砂利・砂、石灰石、金属くず、飼肥料などを中心に多種多様のバラ貨物を取り扱うふ頭として機能しています。

At Chidori-cho, where public wharves were first built in Kawasaki city after the war, mineral products, miscellaneous goods and various cargos are loaded. The facilities include seven large-ship mooring berths with a quay length of 1,301 m, ordinary sorting/handling area of 24,073㎡, dedicated sorting area of 257,495㎡, and sheds of 14,096㎡. The wharves are currently used for handling gravel/sand, limestone, scrap iron, animal feed and various bulk cargos.

千鳥町作为战后在川崎市首次诞生的公共码头，装卸矿产品、杂货等各种货物。其设施配备如下：大型系泊码头达到7个泊位、码头延伸1,301 m，一般理货作业区为24,073 ㎡，专用理货作业区为257,495 ㎡，简易仓库为14,096 ㎡。目前，以砾石、砂、石灰石、金属切屑、饲料等为中心，发挥处理多种散装货物的码头功能。

●施設の概要

名 称	延長(m)	水深(m)	船型(D/W)	船席数	取扱貨物
1号係船岸壁	120	－7.3	3,000	1	雑 貨
2号係船棧橋	171	－9	10,000	1	//
3号係船棧橋	190	－10	15,000	1	//
4号係船岸壁	220	－10	15,000	1	//
5号係船棧橋	211	－10	15,000	1	//
6号係船棧橋	209	－10	15,000	1	//
7号係船棧橋	180	－10	15,000	1	//
ABC物揚場	331	－4.5	1,000	3	//



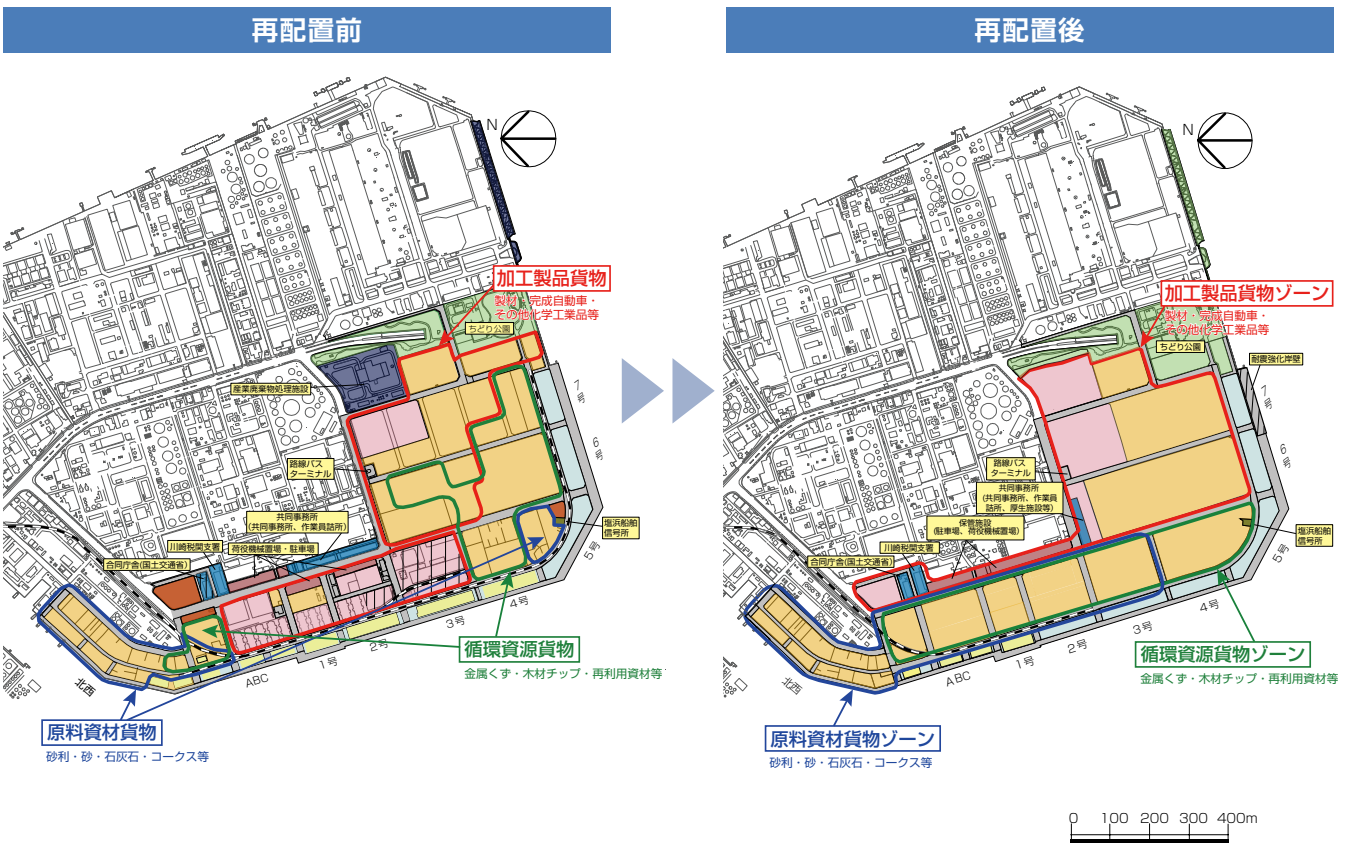
千鳥町再整備

The Chidori-cho Redevelopment Project / 千鸟町的重新整治

千鳥町地区では、老朽化している公共ふ頭の機能改善を図るため、平成22年8月に「川崎港千鳥町再整備計画」を策定しました。今後は、本計画に基づき、岸壁の改修や倉庫等の港湾施設の再整備、再配置を推進することで荷役効率の向上を図り、東扇島地区との機能分担による一般貨物拠点の形成を図ります。

In the Chidori-cho district, we formulated "The Chidori-cho Redevelopment Project Plan" in August 2010 to improve the function of public wharves that have become decrepit. In the future, we will promote increased cargo handling efficiency based on this plan, by promoting repair of the quay and rearrangement and redevelopment of port and harbor facilities such as warehouses. We are aiming to form a general freight base based on function allotment with the Higashi-Ohgishima area.

为了改善千鸟町地区老化的公共码头机能，2010 年 8 月制定了“川崎港千鸟町再整治计划”。今后，将按照本计划推进码头的改建和仓库等港湾设施的再整備和重新配置来实现码头装卸作业的高效化，以及通过与东扇岛地区的机能分担等使之成为普通货物的物流据点。



施設配置計画の主な内容

- 岸壁等（ABC～4号）背後に荷さばき地を配置
- 必要最小限の上屋（1号、A～C号）を有効活用
- 荷さばき地の配置に伴い、倉庫を幹線道路至近へ再配置
- 鉄道敷の一部撤去
- 共同事務所等を建替えにあわせて再配置、集約化
- 岸壁（7号）の耐震化
- 緑地（ちどり公園）の拡充

凡 例			
	荷さばき施設用地(上屋)		船舶役務施設用地
	〃 (一般荷さばき地)		工場用地
	〃 (専用荷さばき地)		緑地
	保管施設用地(倉庫)		その他施設用地(種地)
	〃 (駐車場、荷役機械置場)		荷さばき施設用地(エフロ) 附随施設用地(連絡等) 道路用地
	港湾関連業務施設用地		附随施設用地(鉄道敷)

※斜線は、民有地
※施設配置計画については、今後の事業の進展に伴い、見直すことがあります。

川崎港港湾計画

Kawasaki Port harbor plan / 川崎港湾计划

近年、カーボンニュートラル社会の実現に向けた取組の加速化など、港湾を巡る社会情勢が大きく変化しています。川崎市では、それらに対応するとともに、新たな要請やニーズに対応するため、令和20年代前半を目標年次とし、令和6年11月に川崎港港湾計画を改訂しました。

本計画は、港湾関係者、立地企業、市民、国からの要請を反映したものであり、川崎港の開発、利用及び保全を行う上での指針として、とても重要な役割を果たすものとなっています。

In recent years, the social landscape surrounding ports has been undergoing significant changes, including the acceleration of initiatives aimed at achieving a carbon-neutral society. Kawasaki City will respond to these developments, and to meet new demands and needs, the Port Plan for Kawasaki Port was revised in November 2024, with a target timeframe set for the early 2040s. This revised plan reflects the requests and expectations of port stakeholders, local businesses, citizens, and the national government. It plays a crucial role as a guiding framework for the development, utilization, and preservation of Kawasaki Port.

近年来，实现碳中和社会的进程中加快了相关举措，围绕港口的社会环境也发生了显著变化。川崎市为了应对这些变化并满足新的需求与期待，川崎港的港湾规划于2024年11月进行了修订，目标年份设定为2040年代初期。本次修订后的规划充分反映了港口相关方、入驻企业、市民及国家的意见与诉求，在川崎港的开发、利用与保护方面，发挥着极其重要的指导作用。

港湾の能力

Port capabilities / 港湾的能力

港湾の能力は、港湾施設の規模や配置を決める前提のもので、特に港湾の能力を表す基本的な指標である「取扱貨物量」は、埠頭計画、水域施設計画、外郭施設計画、臨港交通施設計画等の規模や配置を決める根拠となるものです。

Port capabilities are a premise that determines the scale and layout of port facilities, and the "cargo amount handled" is a basic indicator that represents port capabilities. It serves as the grounds for determining the scale and layout in wharf plans, plans for harbor facilities, plans for protective facilities for harbors, plans for port transport facilities, etc.

港湾の能力は決定港湾施設の規模、配置の前提，【貨物吞吐量】は表示港湾能力の基本指標，是决定码头计划、水域设施计划、外围设施计划、临港交通设施计划等的规模、配置的依据。

	基準値(令和4年実績) Reference value [Actual value from 2022] 基準値【令和4年(2022年)実績】	推計値(令和20年代前半) Estimated value [for the early 2040s] 估算值【2040年代初期】
公共全体取扱貨物量 Total amount of public cargo handled 公共总体货物吞吐量	840万トン 8,400,000 tons / 840万吨	1,810万トン 18,100,000 tons / 1,810万吨
うち、コンテナ取扱貨物量 Of which, amount of cargo handled in containers 其中集装箱的货物吞吐量	140万トン 1,400,000 tons / 140万吨	500万トン 5,000,000 tons / 500万吨
コンテナ取扱個数 Number of containers handled 集装箱的处理件数	12万TEU 120,000 TEU / 12万TEU	40万TEU 400,000 TEU / 40万TEU

川崎港では、目標年次である令和20年代前半において、モーダルシフトに対応したRORO貨物やカーボンニュートラルなエネルギーである水素の取扱など約1,810万トンの公共全体取扱貨物量を見込んでいます。

In the early 2040s, Kawasaki Port expects total public cargo volume, including RORO cargo for modal shifts and hydrogen handling, one of the carbon neutral energy, to reach about 18.1 million tons.

川崎港预计在目标年2040年代初期，应对向环境负荷更少的运输方式转换的RORO货物和碳中和能源之一的氢气的处理等公共整体处理货物量将达到约1810万吨。

港湾計画の方針

Policies of the harbor plan / 港湾计划的方针

「経済社会の変化に適応した産業」や「豊かな生活」を支える、カーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港」を川崎港の位置づけと設定し、その実現のため、以下の基本方針を設定しています。

We designated Kawasaki Port as "a port that leads the formation of a carbon-neutral society that supports industries adapted to economic and social changes and a prosperous life, and continues to develop." To achieve this, we have established the following basic policies.

我们把川崎港定位为“引领适应经济社会变化的产业和支撑丰富生活的碳中和社会的形成，持续发展的港口”为实现这一目标，我们设定了以下基本方针。

カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港

A port leading the formation of a carbon-neutral society / 一个引领形成碳中和社会的港口。

- ・カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成
- ・立地競争力のある産業地域や炭素循環型コミュニティの形成
- ・Formation of carbon-neutral energy supply bases
- ・Establishment of location-competitive industrial areas and carbon-circulating complexes
- ・碳中和能源供给基地的形成
- ・具有选址竞争力的产业地区和碳循环型复合材料的形成

強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港

A port that takes advantage of its strengths and supports a high-level supply chain / 支撑高级供应链的港口。

- ・コンテナ貨物取扱機能の強化
- ・RORO貨物取扱機能の強化
- ・ロジスティクス機能の強化
- ・Enhanced container cargo handling capabilities
- ・Enhancement of RORO cargo handling capabilities
- ・Enhanced logistics capabilities
- ・集装箱货物处理功能的增强
- ・RORO货物处理功能的增强
- ・物流增强功能

誰もが働きたい・訪れたい港

A port where everyone wants to work or visit / 每个人都想工作或想去的港口

- ・快適に過ごせる環境の形成
- ・立地特性をいかした特別な体験ができる場の提供
- ・Create a comfortable environment
- ・To provide a place where you can have a special experience utilizing location characteristics
- ・营造舒适的环境
- ・提供充分发挥选址特性的特别体验场所

持続可能な生産・消費活動を支える港

A port that supports sustainable production and consumption activities / 一个支持可持续生产和消费活动的港口

- ・循環資源等の取扱拠点の機能強化
- ・Strengthening of the functions of the base handling circulating resources
- ・強化循环资源等处理据点功能
- ・災害等への備えが充実している港
- ・A port prepared for disasters / 一个为灾害做好准备港口
- ・災害や事故への備えの強化
- ・strengthening of disaster and accident preparedness
- ・强化灾害及事故的对策

臨港交通施設の整備

臨港道路東扇島水江町線整備
Development of port transport facilities
The New Road Plan between Higashi-Ogishima and Mizue-cho

整治临港交通设施
整治临港道路东扇岛水江町线

扇島地区の土地利用転換

水素の受入や港湾物流等の取扱可能な港湾施設の整備
物流施設用地の確保
臨港道路整備
ふ頭用地整備

Land Use Conversion in Ogishima District
Development of Port Facilities for Hydrogen and Port Logistics
Securing Land for Logistics Facilities
Harbor road maintenance
Wharf maintenance
扇岛地区土地利用转换
可接收氢能及处理港口物流的港湾设施建设
确保物流设施用地
临港公路整修
码头用地整備

東扇島外内貿ふ頭の再編

岸壁整備 (KO10)
内貿ふ頭の一部を外貿ふ頭にシフト
Restructuring of Foreign Trade and Domestic Trade wharf of Higashi-Ogi Island
berths maintenance
shift part of one's Domestic trade to Foreign trade
东扇岛外贸、内贸头重组
岸壁の保养 (KO10)
将国内贸易航站楼的一部分转换为对外贸易航站楼

港湾緑地の整備促進

水江町親水緑地
ちどり公園
浮島1期地区緑地
塩浜緑地
未広緑地
Mizue-cho waterfront green area
Chidori Park
Ukishima phase 1 green area
Shiohama green area
Suehiro green area
水江町亲水绿地
千鸟公园
浮岛第一期地区绿地
盐滨绿地
未广绿地

小型船だまり機能の強化

川崎航路南防波堤整備
Strengthening of berth functions for small vessels
Development of south breakwater on Kawasaki shipping route
强化小型船只积存机能航
整治川崎航路南防波堤

コンテナターミナルの整備促進

耐震強化岸壁整備 (2号、3号)
コンテナターミナル用地拡張整備 / 岸壁前面泊地整備
Promotion of development of the container terminal
Development of earthquake resistant berths (Nos. 2 and 3)
Development of container terminal land expansion
Development of port basin in front of dock
促进整治集装箱码头 / 整治耐震强化岸壁 (2号、3号)
扩大整治集装箱码头用地 / 整治岸壁前面停泊地

ふ頭用地と港湾関連用地の拡充

物流施設用地の確保 / 臨港道路整備
ふ頭用地整備
Expansion of wharf land and port-related land
Securing Land for Logistics Facilities / Harbor road maintenance
wharf maintenance
扩充码头用地及相工关兼用港地湾用地
确保物流设施用地 / 临港公路整修 / 码头用地整備

安全と安心の港

Port Safety and Security

安全と安心の港口

高潮と津波への対策

Measures against high tides and tsunamis / 防范应对大浪、海啸

川崎港には、高潮・波浪等の大規模自然災害から市民の生命と財産を守るため、延長約13kmの防潮堤が整備されています。東日本大震災以降、新たに津波への対応が求められており、防潮機能を短時間で確保する必要があります。閉鎖に際して、操作性の向上と閉鎖作業を行う作業員の安全性を確保するための陸間や樋門の改良を進めています。

The Port of Kawasaki is equipped with a tide embankment that is approximately 13 km in length, to protect the lives and properties of citizens from large-scale natural disasters such as high tides and tsunamis. Ever since the Great East Japan Earthquake, new measures against tsunamis have been sought after, and it has become necessary to secure tide prevention functions in a short period of time. Improvements are being made to land locks sluice gate in order to improve operability during closures and to ensure the safety of workers when carrying out closures.



为了防范应对高浪、海啸等的大规模自然灾害来保护市民们的生命以及财产，川崎港整備了 13 公里长的防潮堤。东日本大地震发生以后，在防范应对海啸方面又增加了一些要求，就是要在短时间内确保防潮功能。为了满足新的要求，川崎港正在推进防海啸陆间和涵闸的改良工作，以此提高操作性和确保关闭闸门的作业人员的安全。

港の保安対策〔SOLAS 条約への対応〕

Port security (Support of the SOLAS Convention) / 港口的保安対策〔应对 SOLAS 公约〕

平成16年7月1日「改正SOLAS条約」(ソーラス条約=海上における人命の安全を確保する国際条約)が発効し、国内では「国際船舶・港湾保安法」が施行されました。川崎港では、外国からの船舶が利用するふ頭の出入り管理の強化を図り、フェンス・ゲート等の保安設備を整備するとともに、船舶による巡視や24時間体制での監視を行って、テロ行為や犯罪行為を未然に防ぐ保安対策を実施しています。

The “Revised SOLAS Convention” (SOLAS Convention = International Convention for the Safety of Life at Sea) came into effect on July 1, 2004, and the “Act on Assurance of Security of International Ships and Port Facility” was enforced in Japan.

At the Port of Kawasaki, reinforcement of management of comings and goings into and out of wharfs used by vessels from abroad is being promoted. Along with preparing security systems such as fences and gates, security measures to prevent acts of terror and crime before they occur are being implemented by carrying out patrols using vessels and 24-hour surveillance.

2004年7月1日“修订 SOLAS 公约”(SOLAS 公约=国际海上人命安全公约)生效，并在国内实施了“国际船舶・港湾保安法”。川崎港为了强化外国船舶利用码头的进出管理，在整修栅门保安设备的同时，通过使用船舶的巡查和24小时的监视活动等，实施防范恐怖活动和犯罪行为的保安对策。



フェンスとゲート（東扇島外貿埠頭）



巡視船「かもめ」（令和3年3月竣工）

情報伝達体制の確保

Ensuring a system for information communication / 确保传达信息的体制

川崎港には、災害発生時に港における就労者への情報提供を行うための屋外受信機(スピーカー)及び臨港地区内の津波避難施設へ誘導するための津波誘導看板が設置されています。

To provide information to workers who are in the port when a disaster arises, at the Port of Kawasaki, there is installation of outdoor receivers (speakers) and tsunami guidance signs that guide people to tsunami evacuation facilities in the waterfront areas.

川崎港具备了发生灾害时向港口从业人员提供信息的屋外接收器（扬声器）和引导人们到临港地区内海啸避难设施的海啸避难引导用招牌。



緊急物資の受入れ施設の整備

Development of facilities for receiving emergency supplies / 整備紧急物资的接收设施

川崎港には、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送機能を確保するために必要な耐震強化岸壁が東扇島地区に2バース整備されています。

The Port of Kawasaki is equipped with earthquake-resistant quays at two berths in the Higashi-Ohgishima area, which are necessary to ensure transport functions of emergency supplies, etc. when a large-scale earthquake arises.

川崎港的东扇岛地区具备了耐震性能高的2个泊位，在发生大规模地震发生时能够确保紧急物资的运输功能。



液状化対策



市民に親しまれる港

A Port that is Familiar to Citizens

市民们喜爱的港口

川崎市港湾振興会館「川崎マリエン」

Kawasaki City Port Promotion Building “Kawasaki Marien” / 川崎市港湾振興会館「川崎 MARIEN」

地上51m、360°のパノラマビューが楽しめる展望台が特徴の、川崎港のシンボリックな施設です。テニスコート（6面）、ビーチバレーボールコート（4面）、体育館などのスポーツ施設や、会議室、マリエンシアターなどを備えています。また、工業地帯や倉庫群、羽田空港を離発着する飛行機などを望むことができる展望台からの眺望は、日本夜景遺産に登録されています。

The 51m high viewing deck, which affords a 360° panoramic view, is a symbolic facility and feature of the Port of Kawasaki. The facilities include 6 tennis courts, 4 beach volleyball courts and a gymnasium, as well as various meeting rooms, and the Marien Theater. The view from the observation room, from where it is possible to gaze at the industrial area and warehouses, and watch planes take off and land at Haneda Airport, is registered as a Night View Inheritance of Japan.

川崎港の标志性施設有地上 51m、360° 鸟瞰川崎港全景的展望室，内部除了网球场（6 片）、沙滩排球场（4 片）、体育馆等体育设施以外还有会议室、Marien 视听室等。从「川崎 MARIEN」展望室能够眺望的工业园、仓库群以及在羽田机场起飞、降落的飞机等的景色被指定为日本夜景遗产。



4面の常設されたビーチバレーボールコートは、大会の開催や地元クラブの活動等を通じて多くの方々に利用されています。さらに、パリオリンピックに向けたビーチバレーボールの「ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（NTC）」としてスポーツ庁から指定されており、日本のトッププレイヤーの練習拠点となっています。

The 4 permanent beach volleyball courts are used by many people, as a venue for tournaments and as a home for local club activities. In addition, they were designated by the Japan Sports Agency as an “Event-Specific Affiliated National Training Center Facility (NTC)” for beach volleyball for the Paris Olympics, and are used as a practice base for Japan’s top players.

4 片沙滩排球场，通过球赛、当地俱乐部的活动等被很多人利用，被体育厅指定为巴黎奥运会的沙滩排球“国家训练中心各竞技强化据点设施（NTC）”，是日本顶级球员的练习场所。

川崎みなと祭り Kawasaki Port Festival / 川崎港节



毎年10月上旬に川崎マリエンを主会場として開かれる川崎港における最大のイベントです。例年、「ビーチバレー川崎市長杯」や「ちくさんフードフェア」も同時に開催され、大勢の人が訪れます。

The Kawasaki Port Festival is the largest event that is held at the Port of Kawasaki, taking place at the beginning of October every year with Kawasaki Marien as the main venue. The “Beach Volleyball Kawasaki Mayor’s Cup” and “Chikusan Food Fair” are also held at the same time, which bring in many visitors.

毎年 10 月上旬に「川崎 MARIEN」为主要会场举行的川崎港最大的活动。往年举行川崎市长杯沙滩排球赛和畜牧产品食品节，有许多游客来访。

東扇島東公園

East Park in Higashi-Ohgishima / 东扇岛东公园

人工海浜(かわさきの浜)、多目的広場、ドッグランなどを備えた15.8haの広大な公園として市民の憩いの場となっており、人工海浜では、潮干狩りを楽しむことができます。また、屋外音楽フェスやトライアスロン大会など、都心近郊としては特徴的な大規模イベントの会場として利用されています。

The East Park in Higashi-Ohgishima is a place of recreation and relaxation for citizens, as an expansive 15.8 ha park with a manmade seashore (Kawasaki no Hama), all-purpose plaza, dog run, etc. At the manmade seashore, it is possible to enjoy clam digging. East Park is also used as a venue for large-scale events that are characteristic of the suburbs, such as outdoor music festivals and triathlons.

东扇岛东公园是有多目的广场、狗狗公园等的 15.6 公顷的广阔公园，平时是人们休闲聚会、娱乐的场所。在人工海滨还可以做赶海。同时也可以作为室外音乐会和铁人三项赛等的会场加以利用，是首都近郊中特殊的、可以举行大规模活动的地方。



防災浮棧橋

Floating pier for disaster prevention / 防灾浮码头



平成27年に、災害時における帰宅困難者や緊急物資の輸送拠点として整備しました。防災訓練以外の平常時利用に向けた実証実験として、工場夜景クルーズをはじめとした観光小型船等の発着場所としても活用しています。

This was developed in 2015 as a transport base for emergency supplies and for people who are unable to return home after a disaster. When not in use for emergency drills, it has been considered for use during ordinary times as a landing place for small tourism boats such as night cruises through factory zones.

2015 年为发生灾害时不能回家的人们和紧急物资的运输进行了修建。作为防灾训练以外的平时利用的实证实验，还当作工厂夜景之旅等小型观光船舶的码头加以利用。

福利厚生施設

Welfare facilities / 福利厚生设施

港で働く人々や船舶の乗組員に快適で働きやすい環境と憩いの場を提供しています。

The facilities provide an environment in which port workers and crew members of vessels can work comfortably as well as rest.

为在港口工作的人们和船舶的船员提供舒适的工作环境和休息的场所。



東扇島福利厚生センター（マリンプラザ）
（食堂、売店、診療所、理容室、休憩室、事務室）
Higashi-Ohgishima Welfare Center (cafeteria, shops, clinic, barber shops, breakroom, office)
东扇岛福利厚生中心（食堂、小卖部、诊所、理容室、休息室、办公室）



千鳥センター
（本館：休憩室、別館：休憩室、食堂）
Chidori Center (main building: breakroom; annex: breakroom, cafeteria)
千鸟中心（本馆：休息室 附馆：休息室、食堂）

カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

Formation of Carbon Neutral Port (CNP)

碳中和港口（CNP）的形成

川崎港を含む川崎臨海部は、長年にわたり京浜工業地帯の中核を担い、日本経済の発展を力強くけん引してきました。一方、近年は地球温暖化対策が国際的な課題となる等、産業や港湾を取り巻く環境は大きく変化しています。そうした中、脱炭素化を重視する需要家や投資家が増加しており、今後も競争力のある産業地域、競争力のある港として選ばれ続けるためには、脱炭素化への積極的な取組が重要となっています。

こうした状況を踏まえ、川崎市は、臨海部全体で2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとすることを目指し、令和5年に「川崎港港湾脱炭素化推進計画」を策定しました。

同計画のもと、官民様々な主体が連携し、脱炭素化に向けた取組を進めています。

排出量の削減に加え、温室効果ガス吸収源対策にも積極的に取り組んでいます。

川崎港は、環境と経済の両立を図りながら、カーボンニュートラルポートの実現に向けて歩みを進めていきます。



吸収源対策の一環であるアマモ場造成に向けた取組
Initiatives to create seagrass beds as part of carbon sink measures
作为碳汇对策的一环，推进海草床建设工作



船舶燃料の脱炭素化に寄与する
バイオ燃料の供給実証事業
Biofuel supply demonstration project contributing to the decarbonization of marine fuels
有助于船舶燃料脱碳化的生物燃料供应示范项目



川崎港コンテナターミナルは
CNP認証レベル4+の評価を受けています
The Port of Kawasaki Container Terminal has achieved CNP Certification Level 4+
川崎港集装箱码头获得了 CNP 4+ 级认证

The Port of Kawasaki and the Kawasaki waterfront area have long served as the core of the Keihin Industrial Zone, playing a vital role in driving Japan's economic growth.

In recent years, however, global efforts to address climate change have accelerated, and the environment surrounding industries and ports has undergone significant transformation.

As more energy users and investors place greater importance on decarbonization, proactive action has become essential for Kawasaki to remain a competitive industrial region and a competitive port in the years ahead.

In response to these circumstances, the City of Kawasaki formulated the Kawasaki Port Decarbonization Promotion Plan in 2023, setting a goal of achieving net-zero greenhouse gas emissions across the entire coastal area by 2050.

Under this plan, a wide range of public- and private-sector stakeholders are working together to advance decarbonization initiatives.

In addition to reducing emissions, Kawasaki is also actively promoting measures to strengthen carbon sinks.

The Port of Kawasaki will continue to pursue the realization of a Carbon Neutral Port (CNP), balancing environmental responsibility with economic vitality.

川崎港和川崎海滨地区长期以来一直作为京滨工业地带的核心，为日本经济的发展提供了强有力的支撑。然而，近年来，随着应对全球变暖成为国际性课题，产业和港湾周边的环境也发生了重大变化。在此背景下，重视脱碳的客户和投资者不断增加。为了在未来继续被选择为具有竞争力的产业区域和港口，积极推进脱碳举措已变得至关重要。基于这一形势，川崎市于2023年制定了《川崎港港湾脱碳化推进计划》，目标是在2050年前实现整个临海部温室气体净零排放。在该计划的框架下，政府与民间的多方主体正携手推进脱碳相关举措。除了减少排放外，川崎市也积极开展温室气体吸收源的相关对策。川崎港将在兼顾环境与经济发展的同时，持续迈向碳中和港口（CNP）的实现。

本計画の取組の一環として、老朽化した清掃船2隻を100%電気エネルギーを動力とした官公庁としては全国初の電気推進船に更新しました。

As part of the initiatives under the Plan, the City of Kawasaki has replaced two aging waste-collection vessels with Japan's first fully electric propulsion vessels introduced by a public authority and powered entirely by electricity.



つづし
(令和7年9月竣工)



みらい
(令和7年3月竣工)

作为本计划的一项举措，川崎市已将两艘老化的清扫船更新为日本首例由政府机构运营、以100%电能驱动的电推进船。

京浜三港の広域連携

Wide-Range Cooperation between the Three Ports (Tokyo, Kawasaki, Yokohama)

京滨三港的广域协作

川崎市長、横浜市長、東京都知事は、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下していく中、このまま放置すれば京浜港（川崎港、横浜港、東京港）が国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力の強化を図るため、京浜港の包括的な連携を推進することで合意し、基本合意書を平成20年3月に締結しました。

また、平成22年2月に、京浜港が目指す将来像及びその実現に向けた施策の方向性を示す「京浜港共同ビジョン」を策定し、同年8月に、国による重点投資を行う国際コンテナ戦略港湾に京浜港が選定されました。

さらには、平成23年9月に、「京浜港の総合的な計画」を策定し、この計画等に基づいて港湾計画の改訂や、京浜港の利用促進に向けた貨物集荷のための取組等を進めています。

The mayor of Kawasaki City, mayor of Yokohama City, and governor of Tokyo share a sense of crisis with respect to the Keihin Port (Port of Kawasaki, Port of Yokohama, Port of Tokyo) falling off of the main global shipping routes if nothing is done about the international status of the ports and harbors of Japan declining due to great strides by ports in Asia; in order to strengthen the global competitive power of the Tokyo Bay, the mayors and governor have agreed to promote comprehensive linkage with regard to the Keihin Port, and concluded a basic agreement in March 2008. In addition, in February 2010, "Joint Vision for Keihin Port," which presents the orientation of policies geared toward the future image of the Keihin ports and its realization was formulated, and in August, Keihin Port was selected as a Strategic International Container Port, towards which priority investments are carried out by the national government. Furthermore, in September 2011, "Comprehensive Plan for Keihin Port" was established. Based on this plan, the ports and harbors plan is being revised and approaches, etc. for consolidation of cargo oriented toward usage and promotion of the Keihin Port are being carried out.

由于亚洲各港口的飞速发展等，在日本港湾的国际地位逐渐下降的形势下，川崎市长、横浜市长以及东京都知事均一致认为：如果对此置之不理，京滨港（川崎港、横浜港、东京港）将从国际基干航线中淘汰，这对日本经济也将带来严重影响而抱有共同的危机感。因此，为了强化东京湾的国际竞争能力，就推进京滨港的综合性协作达成协议，并于平成20年3月（2008年3月）签订了基本协议书。平成22年2月（2010年2月）制定了为实现京滨港未来形象的政策方案——“京滨港共同前景”，并于同年8月选定京滨港为国家重点投资的国际集装箱战略港湾。平成23年9月（2011年9月）还制定了“京滨港的综合性计划”，现在根据该计划等积极促进港湾计划的修订和京滨港的利用，展开聚集货物的对策工作等。

これまでの取組

- 東京湾内におけるコンテナバージの入港料免除
- コンテナ船の入港料一元化
- 八戸港、仙台塩釜港との連携協定締結
- 地域再生計画の認定
- LNG燃料船等の入港料免除



Past approaches

- Exemption of charges for container barge in port of Tokyo.
- Standardization of harbor charges for container vessels
- Conclusion of partnership agreements with the Port of Hachinohe and Port of Shioyama in Sendai
- Authorization of the Regional Revitalization Plan
- Exemption of charges for LNG-fueled vessels

迄今为止的展开

- 东京湾内的集装箱驳船の入港口费免除
- 集装箱船の入港费一元化
- 与八戸港、仙台塩釜港签订联合协定
- 认定地区复苏计划
- 液化天然气船等の入港口费免除

川崎港のトピックス

Various topics at Kawasaki Port / 川崎港の多种项目

扇島地区土地利用推進事業 Land-use transformation project in the Ohgishima area / 扇島地区土地利用推进项目

JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区における高炉等休止により、扇島地区など川崎臨海部に新たに生まれる約400ヘクタールの広大な土地について、100年に1度のビックプロジェクトとなる大規模土地利用転換の取組を進めています。扇島地区の先導エリアでは、水素等の受入・貯蔵・供給拠点や高度物流拠点及び港湾物流拠点の形成に向けた整備等を進めています。

Due to the suspension of blast furnace operations and other facilities at the Keihin area of JFE Steel Corporation's East Japan Works, a vast area of approximately 400 hectares will become newly available within the Kawasaki waterfront area, including the Ohgishima area. Kawasaki City is advancing a once-in-a-century land-use transformation project to redevelop this extensive area. In the lead development area of the Ohgishima area, development is underway to establish facilities such as hubs for the reception, storage, and supply of hydrogen, as well as advanced logistics centers and port logistics bases.

由于 JFE 钢铁株式会社东日本制铁所京浜地区的高炉等设施停止运行，川崎海滨地区（包括扇岛地区）将新增约 400 公顷的广阔土地。川崎市正推进这一“百年一遇”的大规模土地利用转型项目。在扇岛地区的先导区域，正在开展氢能等能源的接收、储存和供应基地的建设，以及高级物流基地和港湾物流基地的相关整备工作。



東扇島堀込部の埋立 Landfill of the excavated part of Higashi-Ogishima / 东扇岛堀込部の填埋

東扇島堀込部において建設発生土を埋立用材として受入れ、海面埋立による土地造成を行います。埋立に先立ち、必要な護岸の築造を平成30年度から、海上埋立を令和6年度から進めています。

Earth from the excavated part of Higashi-Ogishima will be repurposed as landfill material for land reclamation. Construction of the necessary revetments prior to landfill has been in progress since 2018, and reclaiming the sea has been in progress since 2024.

东扇岛堀込部将建设泥土作为填埋用材料使用，通过海面填埋进行土地建造。填埋之前从 2018 年开始进行了必要的护岸构筑，填埋从 2024 年开始。



埋立工事
Landfill construction
填海



東扇島堀込部（令和8年1月撮影）
Excavated part of Higashi-Ogishima
(Photo taken in Jan. 2026)
东扇岛堀込部（摄于 2026 年 1 月）

川崎港PR動画 The promotional video for the port of Kawasaki / 川崎港推广视频

YouTube「川崎港戦略港湾推進協議会チャンネル」にて、3か国語で公開しています。

It is available in 3 languages on the Port of Kawasaki (川崎港戦略港湾推進協議会) YouTube channel.

YouTube “川崎港战略港湾推进协议会频道” 用 3 种语言上线。

YouTube

【川崎港戦略 港湾推進 協議会】

こちらから▶



官公署・関連団体

Public Institutions and Affiliated Organizations in the Port of Kawasaki

行政机关・关联团体



地図	電話番号
川崎市港湾局 Port & Harbor Bureau of Kawasaki City 川崎市港湾局	044-200-3049
A 川崎市港湾局川崎港管理センター Kawasaki Port Management Office, Port & Harbor Bureau of Kawasaki City 川崎市港湾局川崎管理中心	044-287-6027
A 公益社団法人 川崎港振興協会 The public service corporation Kawasaki Port Promotion Association 公益社団法人 川崎港振兴协会	044-287-6001
A 川崎税関支署東扇島事務所 Higasi-Ohgishima Office of Kawasaki Branch Customs 川崎税关支署东扇岛事务所	044-287-6195
A 川崎港運協会 Kawasaki Harbor Transport Association 川崎港运协会	044-287-6092
B 東京検疫所川崎検疫支所 Kawasaki Branch Office of Tokyo Quarantine Station 东京检疫所川崎检疫分所	044-277-0025
B 動物検疫所畜産物検疫課川崎出張所 Kawasaki Branch, Division of Animal Products Inspection, Animal Quarantine Service 动物检疫所畜产物检疫课川崎办事处	044-287-7412
C 川崎臨港倉庫埠頭(株)コンテナターミナル運営事業部 Container Terminal Operations Department, Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd. 川崎临港仓库埠头株式会社集装箱码头运营事业部	044-589-5919
D 川崎税関支署 Kawasaki Branch Customs 川崎税关支署	044-266-5621
D 川崎海上保安署 Kawasaki Coast Guard Station 川崎海上保安署	044-266-0118
D 関東運輸局川崎海事事務所 Kawasaki Maritime Office of Kanto District Transport Bureau 关东运输局川崎海事事务所	044-266-3878
横浜植物防疫所 Yokohama Plant Protection Station 横浜植物防疫所	045-211-7150
東京出入国在留管理局横浜支局横浜分室 Yokohama Branch Office, Yokohama District Immigration Office, Tokyo Regional Immigration Bureau 东京入境管理局横浜分局横浜分室	045-211-0365

図表(グラフ)でみる川崎港

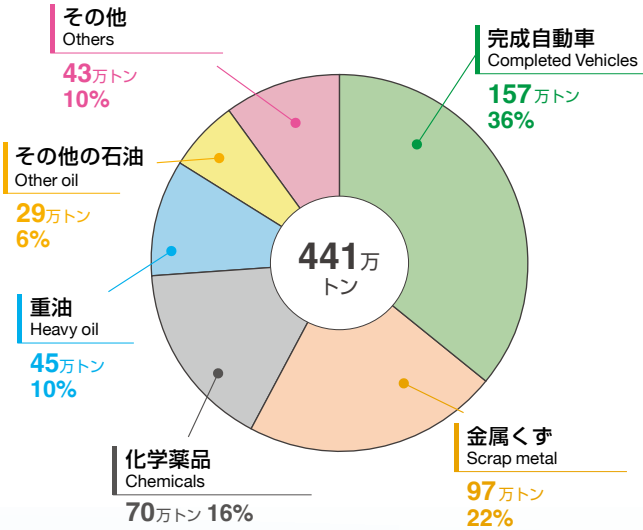
The Statistics of the Port of Kawasaki
用图表看川崎港

2024年、川崎港の入港船舶は1万5,460隻で68,340万総トン(全国12位)、貨物取扱量は5,504万トン(全国13位)となっています。

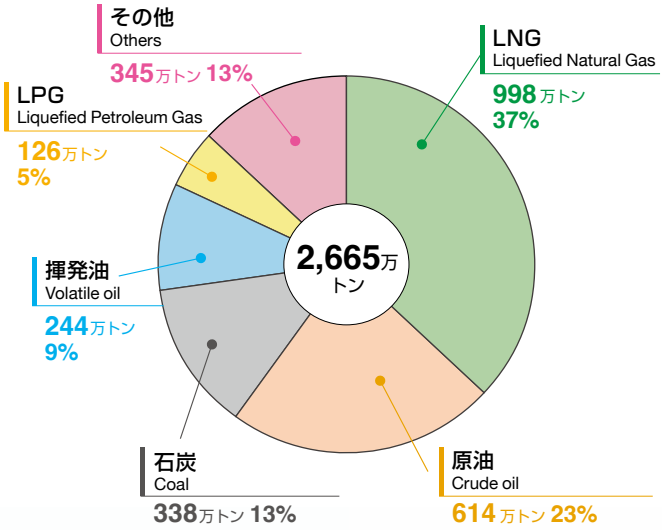
In 2024, 15,460 ships totaling 68,340,000 gross tons came into the Port of Kawasaki, earning it12th place in Japan in terms of gross tons handled. Cargo output was 55,040,000 tons, which earned 13th place in the nation.

2024 年川崎港的进港船舶为 1 万 5,460 艘、6,834 万总吨，总吨数居全国第 12 位。货物吞吐量为 5,504 万吨，居全国第 13 位。

輸 出 Export



輸 入 Import



(単位: 万トン)

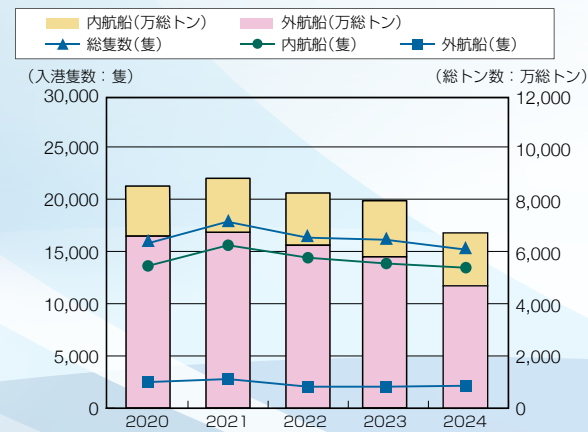
品 種	2024年		主 な 輸 出 先		
	数量	構成比	1	2	3
完成自動車	157	36	アメリカ (58%)	カナダ (20%)	ジャマイカ (18%)
金属くず	97	22	ベトナム (49%)	韓 国 (23%)	バングラデシュ (8%)
化学薬品	70	16	中 国 (66%)	台 湾 (19%)	韓 国 (11%)
重 油	45	10	中 国 (100%)	— (-)	— (-)
その他の石油	29	6	オーストラリア (16%)	韓 国 (15%)	フィリピン (14%)

(単位: 万トン)

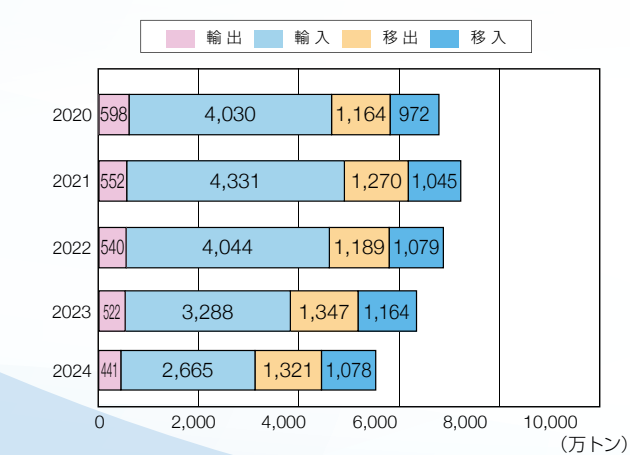
品 種	2024年		主 な 輸 入 先		
	数量	構成比	1	2	3
L N G	998	37	オーストラリア (42%)	ロシア (17%)	マレーシア (15%)
原 油	614	23	アラブ首長国 (69%)	サウジアラビア (27%)	エクアドル (2%)
石 炭	338	13	インドネシア (40%)	オーストラリア (36%)	南アフリカ (10%)
揮 発 油	244	9	アラブ首長国 (37%)	韓 国 (26%)	クウェート (15%)
L P G	126	5	アメリカ (81%)	カナダ (9%)	クウェート (4%)

※数値の単位未満を「四捨五入」したことにより、総数と内訳の計が一致しない場合があります。

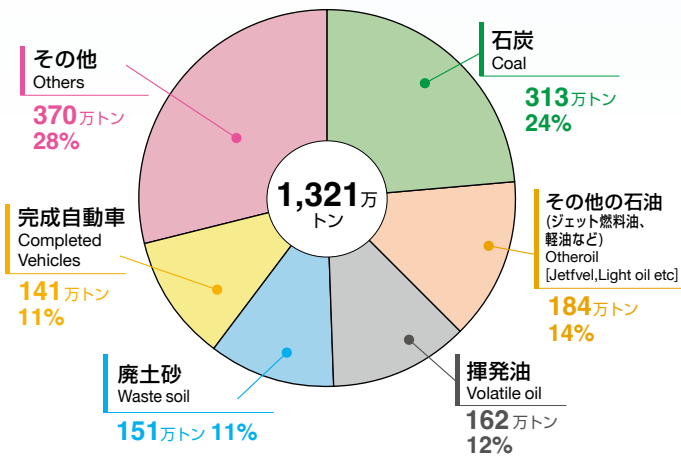
入港船舶年次推移図



海上出入貨物年次推移図(全体図)



移 出 Domestic export

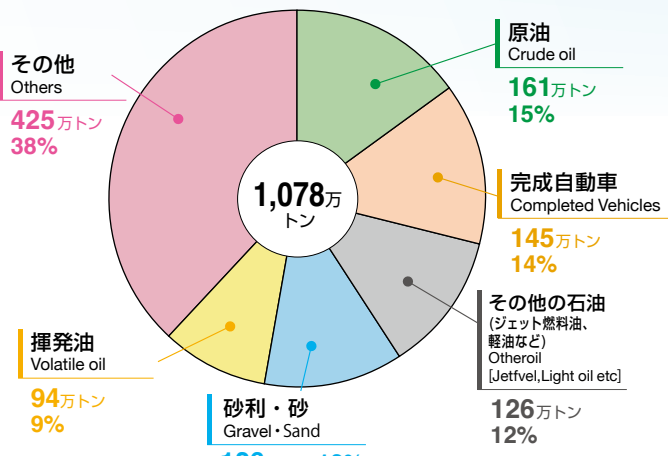


(単位: 万トン)

品 種	2024年		主 な 移 出 先		
	数量	構成比	1	2	3
石 炭	313	24	横須賀 (53%)	横浜 (46%)	水島 (1%)
その他の石油	184	14	東京 (35%)	千葉 (20%)	名古屋 (8%)
揮 発 油	162	12	名古屋 (15%)	横浜 (13%)	千葉 (11%)
廃 土 砂	151	11	室蘭 (20%)	白老 (17%)	尼崎西宮芦屋 (12%)
完成自動車	141	11	名古屋 (33%)	仙台塩釜 (18%)	広島 (14%)

※数値の単位未満を「四捨五入」したことにより、総数と内訳の計が一致しない場合があります。

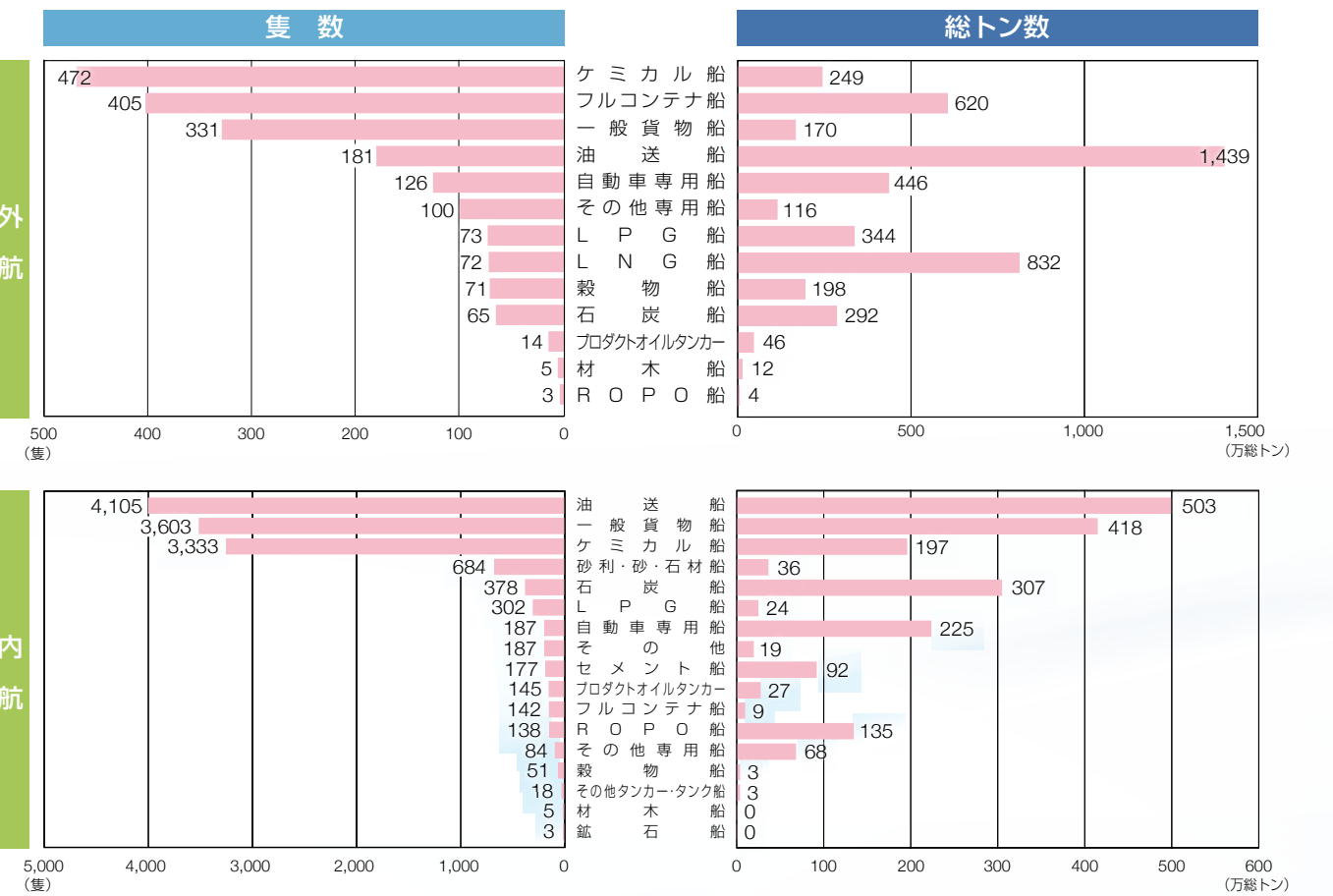
移 入 Domestic import



(単位: 万トン)

品 種	2024年		主 な 移 入 先		
	数量	構成比	1	2	3
原 油	161	15	喜入 (86%)	金武湾 (9%)	新潟 (2%)
完成自動車	145	14	名古屋 (54%)	苫小牧 (26%)	仙台塩釜 (11%)
その他の石油	126	12	千葉 (46%)	横浜 (11%)	四日市 (9%)
砂利・砂	126	12	木更津 (57%)	千葉 (25%)	横浜 (8%)
揮 発 油	94	9	千葉 (70%)	横浜 (6%)	仙台塩釜 (5%)

船種別入港状況図



埋立の歴史

The Reclamation History of the Port of Kawasaki

填海的历史

川崎港は、埋め立てによる造成と、そこに立地した臨海型の工場群により発展してきました。1913年（大正2年）に始まった、大川、扇町等の埋め立てを皮切りに、第2次世界大戦が始まるまでに水江町までの埋め立てが終了し、そこに製鉄、石油化学等の企業が進出しました。

第2次世界大戦後、千鳥町の公共ふ頭エリアが整備されるとともに、浮島町には石油コンビナートが形成され、日本の高度成長を支えるものづくりの一大拠点として大きな役割を果たしました。その後、日本鋼管（現JFE）の扇島への展開、「シビルポートアイランド」として東扇島の整備が進められ、現在に至っています。

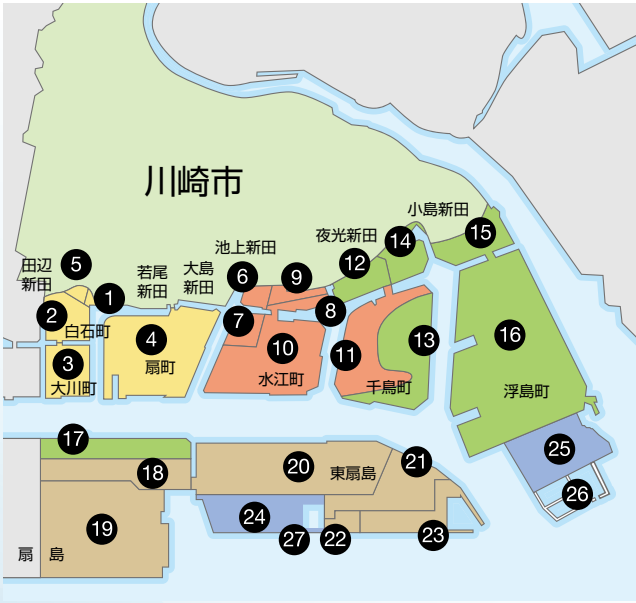
The Port of Kawasaki developed along with the creation of the industrial zone through land reclamation and coastal park factories. The seaside reclamation project, which began from landfills in Ohkawa and Ohgimachi in 1913, and ended with the completion of Mizue-cho at the outbreak of World War II. Heavy industries, like iron and steel, as well as petrochemical factories were constructed there. After World War II, a petrochemical complex was constructed in the reclaimed area in Ukishima-cho, while the public wharf in Chidori-cho underwent renovation. Thus, the port came to play a major role as an important manufacturing base that supported Japan's high-speed economic growth. Soon after the NKK corporation (currently JFE) was established over in Ohgishima, and Higashi-Ohgishima began to develop rapidly under the title of "Civil Port Island."

川崎港は填海而成并依靠进驻于此的临海型工厂群逐步发展起来的。从1913年开始，以大川和扇町等的填海做为开端，到第2次世界大战开战之前水江町的填海为止，制铁，石油化学等的企业进驻了该地区。

第2次世界大战结束后，在整治千鸟町公共码头区域的同时，浮岛町的埋海地区发展成石油联合企业，作为支撑日本的高度成长长期的制造业基地发挥了极大的作用。后来，日本钢管（现JFE）在扇岛的扩展和作为“国内港湾的人工岛”对东扇岛进行整治，后发展到现在的规模。

川崎港の埋立状況

Reclamation in the Port of Kawasaki / 川崎港的填海状况



番号	地名	埋立企業	工期 Construction Term		埋立面積 (㎡)
			着手(年) Onset	竣工(年) Completion	
1	川崎区 南渡田町	浅野総一郎	1913	1920	3,074
2	白石町	浅野総一郎	1913	1926	390,878
3	大川町	浅野総一郎	1913	1926	462,481
4	扇町	浅野総一郎	1913	1927	1,691,214
5	竹之下	浅野総一郎	1913	1928	5,140
6	池上町	東亜港湾工業	1935	1936	191,426
7	水江町	東亜港湾工業	1935	1936	340,068
8	夜光3丁目	東亜港湾工業	1940	1941	200,712
9	夜光3丁目	神奈川県	1937	1941	111,054
10	水江町	神奈川県	1937	1941	1,280,026
11	千鳥町	神奈川県	1937	1943	495,000
12	夜光2丁目	東亜港湾工業	1953	1954	220,250
13	千鳥町	川崎市	1953	1964	1,443,133
14	夜光1丁目	東亜港湾工業	1959	1960	393,595
15	小島町	神奈川県	1957	1959	660,852
16	浮島町	神奈川県	1957	1963	3,794,563
17	扇島	神奈川県	1957	1963	919,123
18	扇島	神奈川県	1971	1973	470,232
19	扇島	日本鋼管	1971	1975	2,410,408
20	東扇島	川崎市	1972	1975	2,170,001
21	東扇島	川崎市	1972	1979	916,738
22	東扇島	川崎市	1972	1981	56,921
23	東扇島	川崎市	1972	1983	413,434
24	東扇島	川崎市	1972	1990	797,821
25	浮島1期地区	川崎市	1975	1996	924,900
Total					20,763,044
26	浮島2期地区	川崎市	1995	工事中	730,000
27	東扇島	川崎市	2018	工事中	132,000

川崎港の歴史年表

History of the Port of Kawasaki

川崎港的历史年表

年月 Year-month	出来事	Event	主要的事情
1951. 6	港湾区域認可され、川崎市が港湾管理者となる	Kawasaki City has a port-administrator.	被认定为港湾区域，川崎市成为港湾管理者
1951. 9	特定重要港湾に指定	The Port of Kawasaki was designated as a major port.	被指定为特定重要港湾
1965. 9	川崎港の臨港地区、建設省指定	The coastal area of the Port of Kawasaki was designated by the Construction Ministry.	由建设省指定为川崎港的临港地区
1974. 6	第1回川崎みなと祭り、商工会議所と共催で開催	The first Kawasaki Port Festival was held by Kawasaki City and the Kawasaki Chamber of Commerce & Industry.	与工商会议所共同主办第1次川崎港节
1979. 10	川崎港海底トンネル開通	The submerged tunnel of the Port of Kawasaki begins operation.	开通川崎港海底隧道
1979. 11	東扇島1号岸壁供用開始	Higashi-Ohgishima 1 Wharf begins operation.	开始提供使用东扇岛1号码头
1983. 7	ちどり公園開園	Chidori Park opened.	千鸟町公园开园
1987. 6	川崎港振興協会設立	Kawasaki Port Promotion Association has been established.	设立川崎市港振兴协会
1992. 3	川崎市港湾振興会館開館	Kawasaki City Port Promotion Building opened.	开设川崎市港湾振兴会馆
1994. 1	「川崎港・ダナン港との友好港提携」をベトナム・ダナン市において本調印	A friendship agreement was signed between the Port of Kawasaki and Port of Danang in Viet Nam.	正式与越南岬港市签订「川崎港・岬港友好港协作合同」
1994. 12	湾岸線（首都高速道路）開通 東京・羽田-川崎-東扇島-横浜-大黒	Tokyo Bay Shore Route opened. [Tokyo Haneda- Kawasaki Higashi-Ohgishima-Yokohama Daikoku]	东京・羽田—川崎—东扇岛—横浜—大黒の湾岸线(首都高速公路) 通车
1996. 4	川崎コンテナ1号岸壁供用開始	Kawasaki Port Container Terminal 1 Wharf begins operation.	开始提供使用川崎集装箱1号码头
1997. 12	東京湾横断道路(アクアライン)開通	Tokyo Bay Aqua Line has been opened.	东京湾横断道路(Aqua-Line) 通车
2000. 10	中国/連雲港と交流協定締結	Signed the cooperative ports between Kawasaki and Lianyungang in China.	与中国连云港缔结友好交流协定
2004. 4	東扇島西公園オープン	West Park in Higashi-Ohgishima has been opened.	开放东扇岛西公园
2008. 3	京浜三港広域連携の基本合意書締結	Conclusion of a basic agreement on wide-area linkage of the “three Keihin ports”	签订了京滨三港广域合作的基本协定
2008. 4	東扇島東公園オープン	East Park in Higashi-Ohgishima has been opened.	开放东扇岛东公园
2009. 6	京浜三港と青森県八戸港との連携協定締結	Conclusion of collaboration agreement between the three Keihin ports and Hachinohe Port in Aomori Prefecture	与京滨三港和青森县的八戸港签订联合协定
2009. 12	川崎市、東京都及び横浜市で京浜港連携協議会を設置	Keihin Port collaboration meeting held among Kawasaki City, Tokyo, and Yokohama City	在川崎市、东京都及横浜市设置京滨港联合协议会
2010. 8	京浜三港が国際コンテナ戦略港湾に選定される	Keihin Port selected as a Strategic International Container Port	京滨三港被选定为国际集装箱战略港湾
2011. 1	京浜三港と宮城県仙台塩釜港との連携協定締結	Conclusion of collaboration agreement between the three Keihin ports and Shiogama Port of Sendai in Miyagi Prefecture	京滨三港与宫城县仙台的盐釜港签订联合协定
2012.5	中国/青島港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Qingdao, others) started.	开设(川崎—中国青岛港等) 新的集装箱定期航路
2012.6	「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画」に認定	Certification in the “Regional Revitalization Plan using the Keihin Strategic International Container Ports”	被认定为「利用国际集装箱战略港口京滨港的地区复苏计划」
2013.3	中国/深セン港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Shenzhen, others) started.	开设(川崎—中国深圳港等) 新的集装箱定期航路
2014.4	川崎臨港倉庫埠頭株式会社によるコンテナターミナル管理開始	Container terminal management placed under Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd.	由川崎临港仓库埠头株式会社进行集装箱码头的管理
2014.9	中国/大連港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Dalian, others) started.	开设(川崎—中国大连等) 新的集装箱定期航路
2015.3	ベトナム/ハイフォン港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki - Haiphong, others) started.	开设(川崎—越南・海丰港等) 新的集装箱定期航路
2016.4	横浜川崎国際港湾株式会社及び川崎臨港倉庫埠頭株式会社の共同事業体によるコンテナターミナル運営開始	Start of container terminal operation based on joint business unit made up of Yokohama-Kawasaki International Port Corporation and Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd.	由横浜川崎国际港湾株式会社及川崎临港仓库码头株式会社组成的共同事业体开始实施集装箱码头的运营
2018.4	タイ/中国東南アジア等との新規コンテナ定期航路を開設	New container line route (Thailand - China and Southeast Asia, others) started.	开设与泰国／中国、东南亚等之间的新的集装箱常规路线